



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 802]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 21, 2004/भाद्र 30, 1926

No. 802]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 21, 2004/BHADRA 30, 1926

पोत परिवहन मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 21 सितम्बर, 2004

**का.आ. 1023 (अ).**—केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा (5) के अनुसरण में भारत सरकार के पोत परिवहन मंत्रालय की अधिसूचना का.आ. 366(अ) दिनांक 17-3-2004, के अधीन कलकत्ता उच्च न्यायालय के दिनांक 4-2-2004 के आदेशानुसार 2003 की रिट याचिका सं. 1574 में श्री नारायण चन्द्र दास द्वारा उठाई गई मांगों के न्याय निर्णयन के लिये गठित अधिकरण द्वारा दिये गये पंचाट का प्रकाशन करती है।

[फा. सं. एस.आर.-11014/1/2004-एम.ए.]

सुशील कुमार, संयुक्त सचिव

परिशिष्ट

"एक सदस्यीय न्यायाधिकरण" कोलकाता में

निर्णय दिए जाने की तिथि : 20-7-2004

मामला सं. 2003 की रिट याचिका

सं. 1574 मामले के संबंधित : श्री नारायण चन्द्र दास—याचिकाकर्ता

बनाम

- : 1. भारतीय नौवहन निगम
- : 2. नौवहन महानिदेशक
- : 3. नाविक पाल, चेन्नई
- : 4. नाविक पाल, कोलकाता तथा अन्य

याचिकाकर्ता हेतु

: श्री नारायण चन्द्र दास (स्वयं)

जोड़े गए याचिकाकर्ताओं हेतु

: श्री साधन कांजीलाल, महासचिव, फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इंडिया

प्रतिवादियों हेतु

- : 1. श्रीमति नीरा मल्होत्रा, उपनौवहन महानिदेशक, नौवहन महानिदेशक का कार्यालय
- : 2. श्री सोमनाथ पाही, उप महाप्रबन्धक, भारतीय नौवहन निगम, कोलकाता
- : 3. श्री आर. सी. साहा, सहायक महाप्रबन्धक, भारतीय नौवहन निगम, कोलकाता

दिनांक 4-2-2004 के माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के निर्णय तथा उसके बाद पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली के दिनांक 17-3-2004 की अधिसूचना के साथ पठित श्री नारायण चंद्र दास बनाम भारत संघ तथा अन्य, रिट याचिका संख्या 2003 की 1574 के सन्दर्भ में यह मामला उठा है।

### मामले की पृष्ठभूमि का सारांश नीचे दिया जा रहा है :

दिनांक 16-1-2003 को आर.टी. रबींद्रनाथ टैगोर जलयान पर भारतीय नौवहन निगम द्वारा श्री नारायण चंद्र दास, एस/हेम्समैन, सीडीसी सं. 45352 को इंगोला किया गया तथा उसने हल्दिया में 21-1-2003 को जलयान ज्वाइन किया।

दिनांक 6-6-2003 को पोत के मास्टर द्वारा चेन्नई में अनुशासन भंग करने, वरिष्ठ अधिकारियों के आदेशों की अवहेलना करने, दुर्व्यवहार करने, अन्य लोगों को उकसाने तथा पोत पर स्थित अन्य लोगों के जीवन तथा पोत को खतरे में भी डालने के लिए कार्य (ड्यूटीज) से उसे हटा/उन्मोचित कर दिया गया।

दिनांक 21-1-2003 तथा 26-4-2003 की अवधि के बीच श्री दास तथा पोत के मास्टर के बीच कोई अनबन न थी। श्री नारायण चंद्र दास के नेतृत्व में दिनांक 31-3-2003 के भारतीय नौवहन निगम के परिपत्र के कार्यान्वयन का विरोध करने पर यह विवाद खड़ा हुआ। इस परिपत्र में समयोपरि घटाने की बात कही गई थी। 10-4-2003 को पहली बार पोत के मास्टर से श्री दास तथा अन्य ने इस आदेश को पोत पर कार्यान्वित न करने के लिए अनुरोध किया तथा कहा कि मामले को यूनियन के हस्तक्षेप से हल्दिया में सुलझाया जाएगा क्योंकि दिनांक 31-3-2003 का भारतीय नौवहन निगम का परिपत्र एकपक्षीय, मनमाना तथा गैर-कानूनी है क्योंकि समयोपरि घटाने की बात को अंतिम रूप देने से पहले यूनियन से बातचीत नहीं की गई। भारतीय नौवहन निगम तथा यूनियन के प्रतिनिधियों द्वारा 26-4-2003 को हल्दिया में मामले को सुलझाने की कोशिश की गई। 26-4-2003 को एक लॉग बुक प्रविष्टि की गई जिसमें यह बात जोर देकर कही गई कि नाविक समयोपरि घंटों को घटाए जाने पर सहमत नहीं हैं तथा एफएसयूआई के यूनियन प्रतिनिधियों द्वारा भी समयोपरि घंटे घटाए जाने पर असहमति व्यक्त की गई तथा आशोधन/संशोधन पर विरोध जताया। यह उम्मीद थी कि 31-3-2003 तक की स्थिति के अनुसार दिनांक 3-9-2001 के समझौते के अनुसार समयोपरि मानदंड जारी रहेंगे, किन्तु गतिरोध जारी रहा।

उपलब्ध अभिलेखों से यह ज्ञात होता है कि सारहीन बातों के आधार पर बहस करके पोत पर समस्याएं खड़ी करने, काम में बाधा पहुंचाने तथा नाविकों के बीच समानता के संबंधों को खराब करने के लिए दिनांक 28-4-2003 को श्री नारायण चंद्र दास को एक चेतावनी जारी की गई। तदुपरान्त, चेतावनियों को जारी करने के बाद 4 बार और श्री दास के विरुद्ध लॉग बुक प्रविष्टियां की गई हैं जो हैं 26-5-2003, 26-5-2003, 28-5-2003, 30-5-2003, ये वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के प्रावधानों के अन्तर्गत कदाचार के सभी अर्थों सहित दूसरों को भड़काने, अपने वरिष्ठों के कानूनी आदेशों की अवहेलना करने, कर्तव्यों की अवहेलना करने तथा अनुशासन भंग करने के लिए हैं। उसके व्यवहार में जब कोई उल्लेखनीय सुधार नजर नहीं आया तो पोत के मास्टर द्वारा चेन्नई में दिनांक 6-6-2003 को आखिरकार उसकी सेवाओं को समाप्त कर दिया गया।

प्रसंगवश 5-6-2003 को चेन्नई में पोत के मास्टर के पास एक अभ्यावेदन आया जिसमें अनुरोध था कि इस बात को लॉग बुक में दर्ज किया जाए कि भारतीय निगम के परिपत्र दिनांक 31-3-2003 को प्रभावी न किया जाए क्योंकि "समयोपरि" घटने की बात पर कहीं ऐसा न हो कि यूनियन के अनुदेशों पर कमीदल कहीं काम करना ही बन्द कर दे।

दिनांक 7-6-2003 को श्री नारायण चंद्र दास ने शिकायत की दिनांक 6-6-2003 को चेन्नई में पोत के मास्टर द्वारा उसे जबरदस्ती काम से हटा दिया। शिकायत का आधार था कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 121 के उल्लंघन सहित मास्टर द्वारा की गई कार्रवाइयां गैर कानूनी थीं। श्री दास के पत्र की प्रतिलिपि 7-6-2003 को नाविक पाल, कोलकाता को पृष्ठांकित की गई जिसे नाविक पाल द्वारा 24-6-2003 को भारतीय नौवहन निगम की जानकारी में लाया गया। नाविक पाल द्वारा संदर्भित मामले को जब भारतीय नौवहन निगम जांच रहा था तभी, श्री दास ने 23-7-2003 को माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर कर दी (रिट याचिका सं. 2003 की 1574)।

लॉग बुक में की गई प्रविष्टियों का विशेष संदर्भ देते हुए समय-समय पर लगाए गए आरोपों के आधार पर पोत के मास्टर द्वारा श्री दास के विरुद्ध की गई कार्रवाई को भारतीय नौवहन निगम ने अपने पत्र दिनांक 25-7-2001 में अनुशासनात्मक आधार पर उचित ठहराया तथा सलाह दी कि श्री दास के पंजीकरण को रद्द करने की कार्रवाई शुरू की जाए।

याचिका को अभ्यावेदन मानते हुए माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के आदेशों को शक्ति के अनुसरण में मामले को सुनवाई के लिए लिया गया।

मामले की समय-समय पर सुनवाई की जाती रही तथा सम्बन्धित पक्षों द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण नीचे दिए गए हैं :

### श्री नारायण चंद्र दास का प्रस्तुतीकरण

श्री नारायण चंद्र दास सुनवाई की तारीखों को पेश हुए तथा लिखित और मौखिक बयान दिए।

श्री दास ने सशक्त तरीके से अपना पक्ष रखा और बहस की भारतीय नौवहन निगम का दिनांक 31-3-2003 का परिपत्र, जिसमें नाविकों में समयोपरि को घटाने की मंशा जाहिर की गई थी वह मनमाना, एकपक्षीय तथा गैर-कानूनी है इसे लागू नहीं किया जाना चाहिए, इस बात को ध्यान

में रखा जाए कि इस मामले पर यूनियन से बातचीत नहीं की गई है। उन्होंने आगे कहा कि नाविकों के मामलों में लागू होने वाले समयोपरि विशेष समयोपरि आदि नेशनल मेरी टाइम बोर्ड एग्रीमेन्ट द्वारा शासित होते हैं तथा यह सहमति भारतीय नौवहन निगम तथा यूनियनों के बीच होता है। इस सन्दर्भ में उनका कहना था कि 3-9-2001 को भारतीय नौवहन निगम ने जो आदेश जारी किया है वह भारतीय नौवहन निगम तथा एफ एस यू आई तथा एफ एस यू आई नामक यूनियनों की परस्पर सहमति के आधार पर हुआ था। उन्होंने जोर दिया कि प्रतिवादी स्थापित मानदण्डों को अचानक नकार नहीं सकते तथा 31-3-2003 का भारतीय नौवहन निगम का परिपत्र मनमाना, एकपक्षीय, गैरकानूनी है तथा इसीलिये इसको रद्द किया जाना चाहिए। उन्होंने कहा कि दिनांक 5-6-2003 को नाविकों की एक संयुक्त याचिका पोत के मास्टर को दी गई थी जिसमें अनुरोध किया गया था कि दिनांक 31-3-2003 के भारतीय नौवहन निगम के परिपत्र को प्रभावी न किया जाए तथा यदि उनका समयोपरि घटा दिया गया तो नाविक अपने कर्तव्यों का निर्वहन कर पाने की स्थिति में नहीं होंगे। उनका कहना था कि टैंक सफाई, डबल बंकिंग आदि के लिए समयोपरि के भुगतान के बारे में उठे मतभेद के समय पोत के मास्टर का रवैया खासतौर से उनके प्रति कठोर से कठोर होता चला गया। उनका आरोप था कि चेन्नई में 6-6-2003 को पोत के मास्टर द्वारा उन्हें सहमति के अनुच्छेद की अवधि समाप्त होने से पहले काम पर से जबर्दस्ती हटा देना, वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 121 का स्पष्ट उल्लंघन है।

उन्होंने आगे तर्क दिया कि वे किसी अपराध के दोषी नहीं हैं तथा उनके विरुद्ध कोई मामला दर्ज नहीं हुआ है

इसलिए उनकी अपील थी कि :

- (i) दिनांक 31-3-2003 को भारतीय नौवहन निगम द्वारा जारी समयोपरि घटाने संबंधी गैर कानूनी आदेश को प्रभावी न किया जाए/समाप्त कर दिया जाए;
- (ii) उनकी सीडीसी में गैरकानूनी अभ्युक्तियों को रद्द किया जाए;
- (iii) उनको काम पर से हटाए जाने को गैर कानूनी घोषित किया जाए;
- (iv) उन्हें फिर से काम पर लगाए जाने का आदेश दिया जाए;
- (v) कम्पनी की ओर से मुआवजा दिलवाया जाए।

**श्री साधन कंजीलाल, महासचिव तथा श्री ए.बी. दास, खजांची, एफ एस यू आई, कोलकाता का प्रस्तुतीकरण :**

फॉरवर्ड सीमेन्स यूनियन ऑफ इन्डिया के महासचिव, अपनी पेशी में उपस्थित हुए तथा श्री नारायण चन्द्र दास, एस/हेम्समेन के पक्ष में अपने तर्क प्रस्तुत किए। उनका कहना था कि 21-1-2003 यानि जब से श्री दास ने काम शुरू किया तबसे भारतीय नौवहन निगम के साथ काम या मजदूरी के भुगतान को लेकर उसने कोई समस्या पैदा नहीं की। समस्या खड़ी तब हुई जब समयोपरि के घंटे घटाने संबंधी 31-3-2003 के भारतीय नौवहन निगम के परिपत्र के कार्यान्वयन के लिए पोत के मास्टर द्वारा कोशिशें की गईं। भारतीय नौवहन निगम द्वारा सहमति के एकतरफा हेर-फेर करने पर आपत्ति जताई तथा कहा कि उनके मतानुसार यह वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 108 के अनुसार सही नहीं है।

26-3-2004 को हल्दिया में आयोजित बैठक में की गई बातचीत का हवाला देते हुए उन्होंने कहा कि इस समस्या के निराकरण के लिए उस बैठक में भारतीय नौवहन निगम तथा एफ एस यू आई के प्रतिनिधियों ने भाग लिया था लेकिन कोई हल न निकल सका। फिर भी उन्होंने जोर दिया कि भारतीय नौवहन निगम का दिनांक 31-3-2003 का विवादित परिपत्र मनमाना और गैर कानूनी था क्योंकि सच्चाई यह है कि समयोपरि का मामला भारतीय नौवहन निगम तथा यूनियनों के बीच तय हुआ था। इस संबंध में उन्होंने दिनांक 2-9-2003 के भारतीय नौवहन निगम के आदेश का जिक्र किया। आगे उनका कहना था कि लॉग बुक प्रविष्टियों में सिर्फ एक ही नाम अर्थात् श्री दास के खिलाफ प्रविष्टियां थीं जो अलग-अलग तारीखों को सिर्फ यूनियन के सक्रिय सदस्य होने के नाते उनके द्वारा परिपत्र के विरुद्ध आपत्ति जताने पर उन्हें शिकार बनाने के लिए की गई थीं। उनका तर्क था कि कथित लॉग बुक प्रविष्टियां पूरी तरह से एकतरफा थीं क्योंकि नियमों के अंतर्गत उनके घटित होने के बारे में न तो श्री दास को बताया गया और न ही उनकी अपेक्षित प्रतियां ही दी गईं। उन्होंने आगे कहा कि लॉग बुक प्रविष्टियां झूठी हैं तथा मनगढ़ंत हैं तथा जैसा कि नियमों में प्रावधान है, उन पर कर्मिंदल के किसी सदस्य के हस्ताक्षर नहीं हैं, सिर्फ पोत के मास्टर और मुख्य अधिकारी के हस्ताक्षर हैं। उन्होंने आगे कहा कि कर्मिंदल द्वारा दिनांक 2-5-2003 और 5-6-2003 को विवादित परिपत्र के लागू किए जाने पर आपत्ति जताने वाले आवेदन लॉग बुक में प्रविष्ट नहीं किए गए।

पोत के मास्टर द्वारा चेन्नई में 6-6-2003 को एम.टी. रबीन्द्रनाथ टैगोर नामक जलयान से श्री दास की सेवाएं समाप्त किए जाने पर उन्होंने अपनी सख्त आपत्ति जताई जलयान से जबर्दस्ती श्री दास को उतारे जाने की इस कार्रवाई को उन्होंने गैर-कानूनी और एकतरफा कर दिया क्योंकि श्री दास के विरुद्ध कोई शिकायत न थी। उनका तर्क था कि पुलिस की सहायता से श्री दास की सेवाओं को जबर्दस्ती समाप्त किया जाना वास्तव में न्यायसंगत नहीं था, इससे प्राकृतिक न्याय के सभी मानदण्डों का उल्लंघन हुआ है तथा उसे इससे गहरा शारीरिक तथा मानसिक आघात पहुंचा है इसके अलावा समय-समय पर किए गए वाद-विवाद से धन की हानि हुई है।

**भारतीय नौवहन निगम**

श्रीमती नीरा मल्होत्रा, उपनौवहन महानिदेशक, श्री सोमनाथ पाही, उप महाप्रबंधक, भारतीय नौवहन निगम, कोलकाता, श्री आ. सी. साहा, सहायक महाप्रबंधक, भारतीय नौवहन निगम कोलकाता, श्री राजेश कुमार, नाविक पाल, कोलकाता, सुनवाई की तारीख को पेश हुए तथा अपने-अपने लिखित तथा मौखिक बयान दिए।

पोत के मास्टर के पक्ष में तर्क देते हुए भारतीय नौवहन निगम तथा पोत के मास्टर के विरुद्ध श्री नारायण चन्द्र दास द्वारा लगाए गए आरोप/अभिकथन नकारने के लिए एकमत थे। यह देख लेना समीचीन होगा कि उनके द्वारा दिए गए तर्कों में तथा 25-7-2003 के भारतीय नौवहन निगम के पत्र में दिए गए तर्कों में अंतर्संबंध था। ये थे :

श्री नारायण चन्द्र दास वाद-विवाद करने वाला, काम में रुकावट डालने वाला, माहौल खराब करने वाला तथा प्रायः कर्मिंदल को धमकी देने वाला व्यक्ति था जिसके लिए उसे दिनांक 28-4-2003 की लॉग बुक प्रविष्टियों के माध्यम से चेतावनी दी गई थी। एक और घटना से स्पष्ट हो जाता है कि श्री दास के बर्ताव में कोई सुधार नहीं हुआ जब काम के लिए कहे जाने पर न सिर्फ उसने काम करने से इनकार कर दिया बल्कि दूसरे लोगों को भी विशाखापत्तनम में धमकी दी कि वे काम न करें, तदनुसार 26-5-2003 को श्री दास के विरुद्ध लॉग बुक प्रविष्टि की गई।

श्री दास के निष्ठावान, परिश्रमी, आज्ञाकारी नाविक होने के दावों से उन्होंने इंकार किया। श्री दास द्वारा अनुशासन भंग करने, भड़काने और अपने से वरिष्ठ अधिकारियों के आदेशों का पालन करने से मना करने तथा जलयान की सुरक्षा तथा कर्मिंदल की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ करने के दिनांक 28-4-2003, 26-5-2003, 26-5-2003, 28-5-2003 तथा 30-5-2003 को विभिन्न अवसरों पर लॉग बुक में की गई प्रविष्टियों का उन्होंने समर्थन किया। इस बात के मद्देनजर कि श्री दास से अनुरोध करने तथा चेतावनी देने पर भी जब उसके व्यवहार में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं आया तब उसे दिनांक 6-6-2003 को नौकरी से पोत के मास्टर द्वारा निकाला गया ताकि जानमाल की रक्षा की जा सके उनके तर्कों के अनुसार सहमति के अनुच्छेद के साथ-साथ वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के अन्तर्गत प्रावधानों के ठीक अनुरूप थे।

वाणिज्यिक पोत परिवहन, 1958 की धारा 121 का उल्लंघन करते हुए पुलिस की सहायता से चैनई में मास्टर द्वारा सहमति अनुच्छेद के समाप्त होने से पहले ही उसे नौकरी से बाहर निकाले जाने के श्री दास के आरोप के जवाब में उन्होंने यह औचित्य दिया कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 121 (ख) के अंतर्गत तथा सहमति अनुच्छेद की धारा 6(4) के अनुसार पोत के मास्टर की यह कार्यवाही उचित थी तथा वह ऐसा करने के लिए शक्ति संपन्न थे, जहां तक श्री दास के इस दावे का प्रश्न है कि नाविकों के हितों की रक्षा करने के लिए कुछ नहीं किया गया, उनका तर्क था कि याचिकाकर्ता ने नाविक पाल को अपना न्यायनिर्णय नहीं सुनाने दिया तथा मामला जब भारतीय नौवहन निगम में विचाराधीन था श्री दास ने 24-7-2003 को माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर कर दी।

श्री साधन कांजीलाल, महासचिव, एफएसयूआई, कोलकाता द्वारा लगाए गए आरोपों को खारिज करते हुए कहा कि दिनांक 31-3-2003 का भारतीय नौवहन निगम का समयोपरि संबंधी आदेश विधिमन्य नहीं रह गया था, श्रीमती नीरा मल्होत्रा, उन्मोनि द्वारा नौवहन महानिदेशक ने तर्क दिया कि समयोपरि इत्यादि द्विपक्षीय समझौते के अनुसार तय किए जाते हैं तथा नेशनल मेरी टाइम बोर्ड एग्रीमेंट दो साल के लिए हस्ताक्षरित हुआ था और फिर अगर कहीं उल्लंघन हुआ भी था तो पदाधिकारियों को यह मामला नियोक्ता से उठाना चाहिए था। अकेले नाविक के पास ऐसा कोई प्राधिकार नहीं होता कि वह किसी विधिसंगत सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए निर्णय के ऊपर अपने निर्णय के अर्थ को आरोपित करे। श्रीमती नीरा मल्होत्रा, उन्मोनि ने और तर्क दिया कि स्थापित परिपाटी तथा सहमति के प्रावधानों के अनुसार, कोई भी एक सदस्य इस बात का अधिकारी नहीं है कि वह बदतमीजी करे या विधिसंगत कर्तव्यों का निर्वहन करने से इनकार करे या वरिष्ठ अधिकारियों के आदेशों की अवहेलना करे। श्री पी. साही, उमप्र, भारतीय नौवहन निगम, कोलकाता ने कहा कि भारतीय नौवहन निगम की यह मंशा कभी नहीं थी कि श्री एन० दास को शिकार बनाया जाए या दंडित किया जाए। इस प्रकार की घटनाएं कभी कभार ही होती हैं तथा यह भी कभी कभार होने वाली घटनाओं की ही प्रकृति की है। याचिकाकर्ता तथा यूनियन दोनों द्वारा लगाए गए आरोपों को खारिज करते हुए प्रतिवादियों ने यह कहा कि परिशोधित सहमति अनुच्छेद के अनुसार नाविक के हितों तथा अधिकारों को पर्याप्त रूप से संरक्षित करने तथा उन्हें सुरक्षा प्रदान करने के लिए प्रावधान किए गए हैं।

श्री दास के इस तर्क पर कि भारतीय नौवहन निगम 'द्वारा समयोपरि' के विनिर्माण में कुछ विसंगतियां थी, श्रीमती मल्होत्रा उप नौवहन महानिदेशक ने तर्क दिया कि श्री दास को पोत के बोर्ड पर इसे एक मुद्दा बनाने की बजाय मोमले को यूनियन के साथ उठाना चाहिए था। उन्होंने पोत के मास्टर की कार्यवाही का यह कहते हुए बचाव किया कि जिन आधारों पर श्री दास भारतीय नौवहन निगम के 31-3-2003 के आदेश के बातिलीकरण हेतु अनुरोध कर रहे थे उसमें कोई मेरिट (गुण) नहीं था तथा पोत के मास्टर द्वारा उनको नौकरी से निकाल दिया जाना नियमानुकूल था क्योंकि पोत पर श्री दास के आगे भी बने रहने से पोत और बोर्ड के व्यक्तियों को नुकसान पहुंच सकता था अतः पोत के मास्टर ने सहमति पत्र की धारा 6(4) के अनुसार अपने सर्वोत्तम निर्णय के अनुसार कार्य किया। श्री एस० पाही, उप महाप्रबंधक, भारतीय नौवहन निगम कोलकाता ने श्री दास के सेवामुक्त किए जाने के उपरान्त पोत पर व्याप्त सामान्य स्थिति का उल्लेख करते हुए यह इंगित किया कि वास्तव में पोत के मास्टर ने श्री दास को कार्यमुक्त करके विद्रोह जैसी स्थिति को बचाया है।

याचिकाकर्ता और प्रतिवादियों द्वारा दिए गए तर्क एवं उनकी दलीलों पर विचार करने के उपरान्त निम्नलिखित बिन्दुओं की गहरी जांच की आवश्यकता तथा न्यायनिर्णय लिए जाने की अपेक्षा है। वे हैं :-

- (i) किस सीमा तक भारतीय नौवहन निगम का दिनांक 31-3-2003 का परिपत्र श्री दास पर लागू है तथा क्या वे इसे बोर्ड पर चुनौती देने में सक्षम थे या नहीं ?
- (ii) क्या वाणिज्यिक परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 194 के अन्तर्गत बोर्ड पर श्री दास की कार्यवाही कदाचार की श्रेणी में आती या नहीं ?
- (iii) क्या श्री दास के विरुद्ध कार्यवाही कानून सम्मत है या वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 121 का उल्लंघन है।
- (iv) आवेदक अन्य किस प्रकार की राहत का हकदार है ?

#### कारणों के आधार पर निष्कर्ष :

ऊपर दिए गए तथ्यों से यह देखा जा सकता है कि नाविक तथा पोत के मास्टर/प्रबन्धन के बीच भारतीय नौवहन निगम द्वारा 31-03-2003 को समयोपरि पर जारी किए गए परिपत्र के कार्यान्वयन पर विवाद उठा। समयोपरि परिपत्र वस्तुतः सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया तथा यह सभी संबंधित व्यक्तियों पर लागू होता था। परिपत्र के कार्यान्वयन में, पोत के मास्टर पर यह बाध्यता थी कि वह अपने वरिष्ठ प्राधिकारी के आदेशों का पालन करें तथा समयोपरि परिपत्र के विनिर्माण में उनकी कोई भूमिका नहीं थी।

भारतीय नौवहन निगम द्वारा जारी दिनांक 3-9-2001 के समयोपरि पर जारी परिपत्र पर अंतर्दृष्टि डालने से यह ज्ञात होता है कि ओवरटाइम तथा अन्य भत्तों का भुगतान नियोक्ताओं एवं यूनियन के पदधारियों के बीच द्विपक्षीय सहमति के आधार पर होता है। इसके अलावा, नेशनल मेरीटाइम बोर्ड एग्रीमेंट 2 वर्ष की अवधि के लिए हस्ताक्षरित हुआ था जो 1-4-2002 से 31-3-2004 तक प्रभावी था। (13-8-2002 को प्राप्त एनएसबी की 42वीं बैठक में एग्रीमेंट के दोनों शीर्षों के बीच हुआ था उसे देखें) मान्यता प्राप्त यूनियनों के पदधारी ही सहमति के हस्ताक्षरकर्ता हैं यदि सहमति का कोई उल्लंघन हुआ है तो यह यूनियन के पदाधिकारियों की जिम्मेदारी है कि वे नियोक्ता के साथ मामले को उठाएं। श्री दास का यह कथन कि समयोपरि परिपत्र एक तरफ था तथा यूनियनों तथा एसोसिएशनों का परामर्श लिए बिना तैयार किया गया था इसलिए यह विधि-सम्मत न था तथा इसे कार्यान्वित न किया जाए, इसका कोई आधार नहीं है क्योंकि एक सदस्य मात्र यह निर्णय लेने का प्राधिकारी नहीं है कि एक सक्षम प्राधिकारी द्वारा लिया गया निर्णय मान्य है या नहीं।

यह पूर्णतया स्पष्ट है कि समयोपरि परिपत्र समस्त आशयित व्यक्तियों पर लागू होता था तथा श्री दास इसके लिए कोई अपवाद न थे। सक्षम प्राधिकारी के विधिसंगत आदेशों को चुनौती देकर उन्होंने यूनियन के आदेशों की अवहेलना करने की गलती की थी क्योंकि जहां तक 3-9-2001 को समयोपरि सहमति संबंधी जारी किए गए परिपत्र का प्रश्न है तो यूनियन के साथ यह तय हुआ था कि पोत पर हर हाल में अनुशासन का पालन किया जाएगा तथा मास्टर के समस्त विधिसंगत समादेशों का बिना सवाल खड़ा किए पालन किया जाएगा। इसलिए, उन्हें यह मामला यूनियन को बताना चाहिए था कि वे इसे उचित प्राधिकारियों के समक्ष लेकर जाएं।

दूसरी बात ये कि, यह न भूला जाए कि 31-3-2003 को भारतीय नौवहन निगम के विवादित परिपत्र के क्रियान्वयन से उठे विवाद के मद्देनजर 26-4-2003 को हल्दिया में विचार विमर्श किया गया जो भारतीय नौवहन निगम तथा सीमैन/यूनियन के प्रतिनिधियों के बीच हुआ, जिसका कोई परिणाम न निकला। यह मौका था कि नाविकों की यूनियन, प्रबंधन के साथ बैठकर मामले को सुलझाए। 7-6-2003 के पत्र में लिखकर जैसा उसने स्वयं ने माना है कि श्री दास ने एक पत्र तैयार किया और पोत के सभी नाविकों के दस्तखत करवाए तथा यूनियन के बताए अनुसार समयोपरि को घटाकर 50 घंटे करने का विरोध किया तथा 5-6-2003 की पोत के मास्टर को इसे प्रस्तुत किया। चैन्नई में एम.टी. रवीन्द्रनाथ टैगोर नामक पोत के मास्टर को लिखा गया 5-6-2003 को संयुक्त याचिका को हस्ताक्षर करने वालों में से श्री दास भी एक हैं जिससे यह विनिर्दिष्ट होता है कि एक बार बातचीत विफल होने पर खुद काम करने से इन्कार कर देने के अलावा पोत पर सबको काम करने से रोकने की उनकी मंशा थी।

इस तथ्य से इनकार नहीं किया जा सकता है कि बोर्ड पर पोत की सुरक्षा प्रमुख विचारणीय तथ्य है तथा कर्मी दल समय-समय पर पोत के मास्टर के आदेशों तथा निदेशों का निर्वहन करने के लिए बाध्य है। वित्तीय या सेवा संबंधी मामले, यदि कोई हों, तो उन्हें अलग स्तर पर अर्थात् प्रबंधन के साथ समुचित स्तर पर सुलझाया जाना चाहिए न कि पोत के बोर्ड पर। अतः नाविकों द्वारा अनुशासनहीनता या भूल चूक संबंधी कार्यकलाप जो कि नियमों के अनुसार न हों के लिए अनुशासनिक कार्यवाही आवश्यक हो जाती है। अतः श्री दास द्वारा वरिष्ठ अधिकारियों के कानून सम्मत आदेशों की अवहेलना के लिए दिखाए गए कारण अधिनियम एवं सहमति की भावना के अनुरूप नहीं हैं। सुनवाई के दौरान श्री दास ने पोत के मास्टर द्वारा उनके विरुद्ध लगाए गए आरोपों और लॉग बुक में समय-समय पर की गई प्रविष्टियों का सुस्पष्ट रूप से खंडन नहीं किया। अतः मुझे कोई संदेह नहीं है कि वे उसके आचरण एवं व्यवहार को प्रदर्शित करने वाली प्रविष्टियों से सुपरिचित थे क्योंकि माननीय उच्च न्यायालय कलकत्ता में रिट याचिका दायर करते समय उन्होंने आधार के रूप में उसका उल्लेख किया था।

वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 194 की शर्तों में विधिसंगत रूप से कार्यरत नाविक अनुशासन भंग करने का दोषी तब पाया जाता है जब यदि उसने यह दोष जानबूझकर किसी समादेश या कर्तव्य की अवहेलना व अवमानना करने के लिए किया है, यह निरन्तर विधिसंगत समादेशों की जानबूझकर अवमानना करता है या जानबूझकर कर्तव्यों की अवहेलना करता है या किसी कर्मिंदल के साथ संयुक्त रूप से विधिसंगत समादेशों की अवमानना करना है या कर्तव्यों की अवहेलना करता है, पोत के नौचालन में बाधा पहुंचाता है या समुद्री यात्रा में रुकावट डालता है। लॉग बुक में की गई प्रविष्टियां इन सभी बातों का साक्ष्य हैं। जैसा कि ऊपर पहले ही कहा जा चुका है कि श्री दास इन सब बातों से अवगत

थे तथा इससे उन्होंने कभी इनकार नहीं किया। फिर भी, श्री दास के संबंध में विभिन्न अवसरों पर लग बूकों में की गई प्रविष्टियां इनमें कुछ प्रक्रियागत अनियमितताएं तो हैं जैसा कि हमेशा ही इन पर मास्टर या मुख्य अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किए गए हैं पर किसी नाविक के हस्ताक्षर नहीं हैं। (26-4-2003 के मामले को छोड़कर) जैसा कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 196 (क) तथा (ख) के अन्तर्गत आदेश दिया गया है।

अब तक उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार, भारतीय नौवहन निगम अभी तक इस बात का कोई ठोस प्रमाण नहीं दे पाया है कि प्रविष्टियों की प्रतियां दोषी व्यक्ति बानि श्री दास को उपलब्ध करवादी हैं। इन सब बातों से भी, पोत पर श्री दास द्वारा अनुशासन भंग करने तथा कदाचार करने के भारतीय नौवहन निगम के निश्चयात्मक आरोप कमजोर नहीं पड़ जाते। पोत पर एक नाविक इस प्रकार के किसी कदाचार या अवमानना में शामिल नहीं हो सकता। जिन मामलों में न तो वह इतना शक्ति संपन्न है कि निर्णय लेने की क्षमता रखता हो तथा जिससे जानमाल को खतरा पहुंचता हो तथा दूसरे नाविकों को उनके कर्तव्य निर्वहन से रोकना। श्री दास पर लगाए गए आरोपों को मान लिया जाए जो कि उसकी जानकारी में थे, मैं इस बात से सहमत हूँ कि उसने अनुशासन भंग करके, कर्तव्यों की अवहेलना आदि का दोष किया जो वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के अन्तर्गत दुर्यवहार के अन्तर्गत आता है।

जैसा कि श्री दास का आरोप है कि उसके खिलाफ बिना किन्हीं शिकायतों के आधार पर उसके आर्टिकल ऑफ इंगेजमेंट के समाप्त होने से पहले ही उसे सेवा से हटा दिया गया, 6-6-2003 को पुलिस की सहायता से जबर्दस्ती तथा उसे उसकी इच्छा के विरुद्ध उसे नौकरी से निकाला गया। उन्होंने पूरी दृढ़ता से पोत के मास्टर चेन्नई तथा कलकत्ता दोनों पर आरोप लगाया कि वे अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने में असफल रहे जैसा कि यह सुनिश्चित किया जाना था कि नाविकों के हितों को पर्याप्त रूप से अधिनियम के प्रावधानों के अनुरूप संरक्षित किया जाए।

जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि श्री दास ने 21-1-2003 को जलयान एम.टी. रवीन्द्र नाथ टैगोर पर परिशोधित सहमति अनुच्छेद के अनुसार कार्यभार ग्रहण किया। फिर भी, सहमति अनुच्छेद के खण्ड 6 (iv) के अनुसार मास्टर की राय में यदि किसी नाविक के लगातार रोजगार में बने रहने से जलयान या पोत के किसी व्यक्ति को खतरा है तो संबंधित नाविक का करार समाप्त किया जा सकता है।

उन परिस्थितियों का विश्लेषण करते हैं कि जिनके आधार पर उसे नौकरी से निकाला गया। उपलब्ध अभिलेखों में यह विनिर्दिष्ट है कि श्री एन. सी. दास को न सिर्फ चेतावनी दी गई बल्कि उससे कई बार अपना व्यवहार परिवर्तित करने का भी अनुरोध किया गया। फिर भी, उसके रवैये में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं आया।

कर्मिंदल को भड़काने के मामले में चल रही कार्रवाइयों के संदर्भ में, जिनमें समस्याएं पैदा हुई, मास्टर के विधिसंगत समादेशों की अवमानना हुई, पोत के कार्य में बाधा पहुंचाना पोत की शांति तथा एकता को भंग करना जिससे पोत तथा अन्य लोगों की जान को खतरा पैदा हो गया। परिस्थितियां, जिनके अन्तर्गत मास्टर को जलयान चला पाना उसके नियंत्रण से बाहर हो गया और इसलिए अनुशासनात्मक आधार पर श्री दास को नौकरी से निकालने के सिवा उसके पास कोई चारा न था। एक सच्चाई जिसके कारण श्री दास को पोत के मास्टर द्वारा काम से हटाए जाने की हड़बड़ी की गई, वह थी चेन्नई में जलयान के मास्टर को संबोधित एक संयुक्त याचिका दी गई जिसमें यह मंशा जाहिर की गई थी कि विदेश जाने पर पोत में काम नहीं किया जाएगा जिसके भयंकर परिणाम संभावित थे। श्री दास के विरुद्ध की गई कार्रवाई सहमति अनुच्छेद तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम 1958 के वर्तमान प्रावधानों के अनुरूप है।

अतः मुझे ऐसा कोई कारण नजर नहीं आता कि मैं मास्टर द्वारा श्री दास के विरुद्ध की गई कार्रवाई से असहमत हो सकूँ या इसे उन परिस्थितियों के हितों की दृष्टिगत रखते हुए खारिज कर सकूँ।

#### आदेश

अतः यह आदेश दिया जाता है कि श्री नारायण चन्द्र दास, एस/हेम्समेन, सीडीसी नं. 45352 जो कि 1970 से कार्यरत हैं उनकी आयु तथा अनुभव को दृष्टिगत रखते हुए तथा जो 19-20 बार समुद्री यात्रा कर चुके हैं जिनमें उनके विरुद्ध अनुशासन भंग करने, निष्ठा के अभाव वरिष्ठों के आदेशों की अवहेलना की कोई रिपोर्ट दर्ज नहीं हुई है। भारतीय नौवहन निगम को निदेश दिया जाता है कि इस मामले में वह नरम रवैया अपनाए तथा वह उनके पंजीकरण को अनुशासनात्मक आधार पर निरस्त करने की कार्रवाई पंजीकरण नियमों के अनुसार न करे क्योंकि यह महत्वपूर्ण बात है कि उन्होंने जो किया वह यूनिथन के आदेश पर किया तथा सभी नाविकों के हितों के लिए किया न सिर्फ खुद के लिए। प्रतिवादी प्राधिकारियों को पुनः यह निदेश दिया जाता है कि इस आदेश के जारी होने की तिथि से 6 माह की अवधि के लिए काम पर लगाने के लिए सीडीसी नं. 45352 श्री नारायण चन्द्र दास, एस/हेम्समेन पर रोक लगाने की कार्रवाई करें।

के. एन. बेहेरा, विशेष सचिव तथा एक सदस्यीय न्यायाधिकरण

#### MINISTRY OF SHIPPING

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 21st September, 2004

**S.O. 1023(E).**—In pursuance of sub-section (5) of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the Tribunal constituted as per the Hon'ble High Court of Calcutta order dated 4-02-2004 under the notification of the Government of India in the Ministry of Shipping S.O. 366(E) dated 17th March, 2004 to adjudicate the issues raised by Shri Narayan Chandra Das in Writ Petition No. 1574 of 2003.

[F. No. SR-11014/1/2004-M.A.]

SUSHEEL KUMAR, Jt. Secy.

**APPENDIX**  
**IN THE "ONE PERSON TRIBUNAL", KOLKATA**

**DATE OF DELIVERY OF JUDGEMENT: 20.7.2004**

CASE NO. WP No. 1574 of 2003

IN THE MATTER OF: SHRI NARAYAN CHANDRA DAS - PETITIONER

-vs.-

1. SHIPPING CORPORATION OF INDIA
2. DIRECTOR GENERAL, SHIPPING
3. SHIPPING MASTER, CHENNAI
4. SHIPPING MASTER, KOLKATA & ORS.

For the Petitioner : Shri Narayan Chandra Das (Self)

For the Added Petitioner : Shri Sadhan Kanjilal, General Secretary, Forward Seaman's Union of India

For the Respondents : 1. Smt. Neera Malhotra, Dy. Director General, O/o. Director General of Shipping.  
2. Shri Somnath Pahi, Dy. General Manager, Shipping Corporation of India, Kolkata.  
3. Shri R. C. Saha, Asst. General Manager, Shipping Corporation of India, Kolkata.

The Case is arising out of judgement of the Hon'ble High Court of Calcutta dated 4.2.2004 and thereafter with reference to writ petition No.1574 of 2003, of Shri Narayan Chandra Das -vs.- Union of India and others read with Notification dated 17.3.2004 of Ministry of Shipping, Govt. of India, New Delhi.

The background of the case may be summarized in brief as under:

Shri Narayan Chandra Das, S/Helmsman, CDC No.45352 was engaged by Shipping Corporation of India in the vessel RT. Rabindranath Nath Tagore on 16.1.2003 and he joined the vessel on 21.1.2003 at Haldia.

He was signed off / discharged from his duties at Chennai by Master of the Ship on 6.6.2003 because of indiscipline, defiance in carrying out superior's orders, misbehaviour, instigating others and also for endangering the vessel and lives of others on board.

There was no discord between Shri Das and the Master of the Ship during the period between 21.1.2003 and 26.4.2003. The dispute started over implementation of the Shipping Corporation of India's Circular dated 31.3.2003 with implications of reductions of 'Overtime' which the Seamen led by Shri Narayan Chandra Das objected to. A request was



made by Shri Das and others to the Master of the Ship for the first time on 10.4.2003 not to implement the order on board and that the matter would be settled on reaching at Haldia at the intervention of the Union on the plea that the Circular of the Shipping Corporation of India dated 31.3.2003 was unilateral, arbitrary and also unlawful as the questions of reduction of 'OT' was not discussed with the Unions before it was finalised. An attempt was made at Haldia to sort out the matter on 26.4.2003 when a meeting was held between the representatives of Shipping Corporation of India and the Union. A log book entry was made on 26.4.2003 at Haldia with assertions of the Seaman that they would not agree for the said reduction of 'OT' hours and that the Union representatives from FSUI also expressed their disagreement on reduction of 'OT' hours and objected to the modification / amendment. It was expected that the norms of overtime worked out as per the agreement dated 3.9.2001 as had been upto 31.3.2003 would continue. Nevertheless the stalemate continued.

It appears from the available records that a warning was issued to Shri Narayan Chandra Das for the first time on 28.4.2003 for creating problems on board by entering into arguments on flimsy grounds, hampering the work and spoiling the harmony of relationship amongst the Seamen. Thereafter, following issuance of warning, log book entries have been made against Shri Das on 4 more occasions viz. 26.5.2003, 26.5.2003, 28.5.2003, 30.5.2003 for his indiscipline, dereliction of duties, defiance of lawful orders by the superiors, instigating others all within the meaning of misbehaviour under the provisions of Merchant Shipping Act, 1958. Finally he was discharged of his services on 6.6.2003 at Chennai by the Master of the Ship when noticeably there was no improvement in his behaviour.

Incidentally on 5.6.2003 a representation was submitted to Master of the Ship at Chennai with a request to make an entry in the log book with a request not to give effect to the Circular dated 31.3.2003 by Shipping Corporation of India on reduction of 'Overtime' lest the crew should not do their work as per instructions received from their Union.

Shri Narayan Chandra Das on 7.6.2003 complained against his forcible signing off by the Master of Ship at Chennai on 6.6.2003 on grounds that the Master's actions were unlawful in as much as it violated Section 121 of Merchant Shipping Act, 1958. A copy of Shri Das's letter was endorsed to the Shipping Master at Kolkata on 7.6.2003 which was brought to the notice of the Shipping Corporation of India on 24.6.2003 by the Shipping Master. At a time when Shipping Corporation of India was looking into the reference made by the Shipping Master, Shri Das filed a writ petition in the Hon'ble High Court at Calcutta. (Writ Petition No.1574 of 2003) on 23.7.2003.



Shipping Corporation of India endorsed the action taken against Shri Das by the Master of the Ship on the basis of the allegations made from time to time with special reference to the entries made in the log book vide their letter dated 25.7.01 on disciplinary grounds and advised to initiate actions for cancellation of registration of Shri Das.

The case was taken up for hearing on the strength of the orders of the Hon'ble High Court, Calcutta to consider the writ petition as a representation.

The case was taken up for hearing from time to time and submissions made by the parties are given below:

#### **Submission of Shri Narayan Chandra Das**

Shri Narayan Chandra Das appeared on the dates of hearing and made written and oral submissions.

Shri Das strongly pleaded his case and argued that the Circular dated 31.3.2003 of the Shipping Corporation of India which had the implications of reduction in 'Overtime' of the Seamen was arbitrary, unilateral and unlawful which should not be given effect to, in view of the fact that the Unions were not consulted in the matter. He further pointed out that the Overtime, special overtime etc. applicable in case of Seamen was governed by National Maritime Board Agreement and agreement reached between the Shipping Corporation of India & the Unions. In this connection he referred to the order issued by Shipping Corporation of India on 3.9.2001 which had been mutually agreed upon by the Shipping Corporation of India and the Unions viz. NUSI and FSUI. He insisted that the respondents couldn't give a go-bye to the established norms and the Circular of the Shipping Corporation of India dated 31.3.2003 was arbitrary, unilateral, unlawful and, therefore, be rescinded. He submitted that the Seamen in a joint petition to the Master of the Ship on 5.6.2003 requested him not to give effect to the Circular of the Shipping Corporation of India dated 31.3.2003 and that the Seamen would not be in a position to perform their duties if it amounted to reduction in their 'OT'. He submitted that the attitude of the Master of the Ship became harder and harder especially towards him when differences arose in respect of payment of 'OT' for tank cleaning, double bunking etc. He alleged that before expiry of the period in the Article of Agreement he was forcibly signed off by Master of Ship on 6.6.2003 at Chennai in clear violation of Section 121 of the Merchant Shipping Act, 1958.

He further argued that he was not guilty of any offence and that no case had been filed against him.

He, therefore, appealed that –

- (i) the illegal order reducing the 'OT' by Shipping Corporation of India dated 31.3.2003 be not given effect to / be scrapped;
- (ii) illegal remarks made in his CDC be cancelled;
- (iii) his discharge be declared illegal;
- (iv) order be passed for his re-engagement;
- (v) Company be made liable to pay compensation.

**Submission of Shri Sadhan Kanjilal, General Secretary, & Shri A.B.DAS, Treasurer, FSUI, Kolkata:**

General Secretary, Forward Seaman's Union of India entered his appearances and advanced arguments in favour of Shri Narayan Chandra Das, S/Helmsman. He submitted that ever since his joining on 21.1.2003 Shri Das had no problem in respect of either work or payment of wages with the Shipping Corporation of India and that the problems started when attempts were made by the Master of Ship for implementation of the Shipping Corporation of India Circular dated 31.3.2003 on 'Overtime' which had the implications of reducing the 'OT' hours. He objected to the unilateral alteration of the Agreement by the Shipping Corporation of India which according to him was not in accordance with Section 108 of the Merchant Shipping Act, 1958.

He referred to the deliberations made in the meeting that was held in Haldia on 26.3.2004 attended by representative of Shipping Corporation of India and FSUI to sort out the problem that yielded no results. However, he insisted that the impugned Circular dated 31.3.2003 of the Shipping Corporation of India was arbitrary and illegal because of the fact that the agreements on overtime was a settled fact between the Shipping Corporation of India and the Unions. In this connection he quoted the order of Shipping Corporation of India dated 2.9.2003. He further submitted that log book entries were directed against one single individual i.e. Shri Das and that the several log book entries that were made on different dates were only intended to victimize Shri Das for raising objections against the Circular as an active member of their Union. He argued that the said log book entries were completely one-sided in as much as neither those were read over to Shri Das as and when it occurred nor

copies of the same were supplied to him as required under the rules. He further went on to add that the log book entries were false and fabricated as those were not signed by any of the members of the crew as stipulated under the rules other than the Master of Ship and Chief Officer. He further mentioned that the application of the Crew dated 2.5.2003 and 5.6.2003 objecting to the implementation of the impugned Circular were not entered in the log book.

As for discharge of the services of Shri Das from the vessel M.T. Rabindra Nath Tagore on 6.6.2003 at Chennai by the Master of the Ship, he strongly objected to such forcible disembarkation of Shri Das describing it illegal and arbitrary as there were no complaints against Shri Das. The forcible discharge of Shri Das with the assistance of police was not strictly in accordance with law, it defied all norms of natural justice and caused severe physical and mental injury to him in addition to causing financial losses were all his arguments that he put forth from time to time.

#### **Shipping Corporation of India**

Smt. Neera Malhotra, Deputy Director General, Shri Somnath Pahi, Deputy General Manager, Shipping Corporation of India, Kolkata, Shri R. C. Saha Asst. General Manager, Shipping Corporation of India, Kolkata, Shri Rajesh Kumar, Shipping Master, Kolkata appeared on the dates of hearing and made written and oral submissions.

In advancing arguments for the actions taken by the Master of the Ship they were unanimous in their opinion in denying the charges / allegations labeled by Shri Narayan Chandra Das against the Master of the Ship and Shipping Corporation of India. It is most appropriate to point that the arguments advanced by them has great linkages with the arguments spelt out in the letter of the Shipping Corporation of India dated 25.7.2003. Those are:

Shri Narayan Chandra Das was argumentative, hampering work, spoiling the atmosphere and used to threaten the crew for which a warning was issued to him through log book entries dated 28.4.2003. That there was no improvement in the behaviour of Shri Das was once again evident when he not only refused to carry out works when called upon to do and at the same time was threatening other members not to do work at Vishakapatnam. Accordingly a log book entry was made against Shri Das on 26.5.2003.

Denying the claims of Shri Das as sincere, diligent and obedient Seaman; they supported the log book entries made on several occasions i.e. on 28.4.2003, 26.5.2003, 26.5.2003, 28.5.2003 & 30.5.2003 when Shri Das was indiscipline, instigating and refused to carry out superior's orders and created situations jeopardising safety of the vessel and security of the crew. In view that there was no noticeable improvement despite request and warning in the behaviour of Shri Das, he was discharged from service on 6.6.2003 by the Master of the Ship to prevent loss of life and property which they argued was strictly in accordance with the Articles of Agreement as well as the provisions under the Merchant Shipping Act, 1958.

In reply to Shri Das's allegation that he was thrown out of his job before expiry of the Article of agreement by the Master at Chennai with the help of police in violation of Section 121 of Merchant Shipping Act, 1958, they justified the action of the Master of the Ship as he was empowered to do so in terms of Section 6(4) of the Articles of Agreement and also under section 121(b) of Merchant Shipping Act. As for claims of Shri Das that nothing was done to protect the interest of the Seamen they submitted that the petitioner did not allow the Shipping Master to adjudicate and when the matter was under consideration of the Shipping Corporation of India; Shri Das filed a writ petition in the Hon'ble High Court at Calcutta on 24.7.2003.

Denying the charges of Shri Sadhan Kanjilal, General Secretary, FSUI, Kolkata that the order dated 31.3.2003 of the Shipping Corporation of India on 'Overtime' bad in law, Smt. Neera Malhotra, DDG, C/o. DG, Shipping argued that the 'OT' etc. were determined as per bilateral agreement and National Maritime Board Agreement signed for two years. And if at all there was any violation, it was for the office bearers to take up the matter with the employer. A single Seaman virtually had no authority to pass any value judgement on any order passed by the lawful authority which it was competent to do so. Smt. Malhotra, DDG further argued that as per the established practices or provisions of the Agreements, it did not entitle any individual member either to misbehave or not to discharge ones lawful duties or to act in defiance of the superior's orders. Shri S. Pahi, DGM, Shipping Corporation of India, Kolkata submitted it was never the intention of Shipping Corporation of India either to victimize or punish Shri N. C. Das. Such instances are very rare and the present one is a sporadic in nature. In denying the allegations of both the petitioner and the Union the respondents pointed out as per the revised Articles of Agreement it provides ample scope for safeguarding and protecting the rights and interests of the Seamen.

On Shri Das's plea that there were some departures in the formulation of the Circular on 'OT' by Shipping Corporation of India, Smt. Malhotra, DDG argued that Shri Das should have taken up the matter with their Union rather than making it an issue on board the Ship. She came in defence of the action of the Master of the Ship by saying that the grounds on which Shri Das requests for annulment of the order dated 31.3.2003 of Shipping Corporation of India was devoid of any merit and his signing off by the Master of the Ship was in order as the Master acted in the Best of his judgement according to Section 6(4) of the Article of Agreement as any more continuation of Shri Das in the vessel would have endangered the vessel and the persons on board. Shri S. Pahi, DGM, Shipping Corporation of India, Kolkata pointed out that as a matter of fact the Master of the Ship saved a mutiny like situation by discharging Shri Das by referring to the normalcy that prevailed in the Ship following the discharge of Shri Das.

From the arguments as advanced by the petitioner and the respondents and taking into considerations their pleadings, the following points need a closer examination and require to be adjudicated. Those are:

- (i) The extent of which Circular dated 31.3.2003 of the Shipping Corporation of India is applicable to Shri Das and whether or not he was competent to challenge it on board?
- (ii) Whether or not actions of Shri Das on board amounted to misconduct within the meaning of Section 194 of the Merchant Shipping Act, 1958.
- (iii) Whether or not action taken against Shri Das is in accordance with law or violative of Section 121 of the Merchant Shipping Act.
- (iv) To what other relief or relieves the applicant is entitled to?

**Finding with reasons:**

From the foregoing it may be observed that the dispute arose between the Seaman and the Master of the Ship / management on implementation of the Circular on 'Overtime' issued by the Shipping Corporation of India on 31.3.2003. The 'OT' Circular was issued by the authority which was competent to issue and as such was applicable to all those for whom it was meant. In implementation of the Circular, the Master of the Ship was under obligation merely to carry out the orders of the superior authority and virtually he had no role to play in the formulation of the 'OT' Circular.

2867 57/2004 - 4

On an insight into the Circular on 'Overtime' dated 3.9.01 issued by the Shipping Corporation of India it appears that the payment of overtime and other allowances are determined as per the bilateral agreement between the employers and the office bearers of the Unions. Furthermore, the National Maritime Board Agreement is signed for a period of 2 years which has come into force from 1.4.2002 to 31.3.2004 (refer Heads of agreement reached at the 42<sup>nd</sup> meeting of NMB dated 13.9.2002). The office bearers of the recognized Unions are only the signatories to the agreement. If there is any violation to the agreement it is for the office bearers of the Union to take up the matter with the employer. The assertion of Shri Das that the 'OT' Circular was unilateral and was formulated without consulting the Unions and Associations is bad in law and could not be implemented holds no ground as because a single individual member is not the authority to decide whether an order issued by the competent authority is good or bad.

Apparently, the 'OT' Circular was applicable to all those for whom it was intended and Shri Das was no exception to this. He was at fault in challenging the lawful orders of the competent authority at the behest of the Union as because in terms of Circular dated 3.9.2001 on 'OT' agreement it was settled with the Union that discipline on board must be maintained at any cost and all lawful commands of the Master must be obeyed without any question. Therefore, he should have taken it up with the Unions to take up the matter with the appropriate authorities.

Secondly, it may be recalled that, in view of the dispute arising out of implementation of the impugned Circular of Shipping Corporation of India's dated 31.3.2003, negotiations held at Haldia on 26.4.2003 between the representatives of the Shipping Corporation of India and the Seaman / Union, it did not yield any fruitful results. As such it was open to the Seaman to take up the matter with their Union only with a request to sit-up with the management to sort out the issue. According to his own admission what he has mentioned in his letter dated 7.6.2003, Shri Das prepared a letter and got signature for all Seamen on board protesting the reduction of 50 hrs. of overtime as instructed by his Union and submitted to the Master of the Ship on 5.6.2003. Shri Das also as one of the signatories of the joint petition dated 5.6.2003 addressed to the Master of Ship M.T. Rabindra Nath Tagore at Chennai signified his intention of denial to perform duties on board en-mass which he should have refrained himself as the negotiations had failed once.

It is undeniable that, on board a ship's safety and security is the prime consideration and the crew is duty bound to carry out the orders and directions of the Master of the Ship from time to time. Financial or service matters, if any, need to be sorted out at a different level i.e. with the management at the appropriate level and not on board the Ship. Indiscipline or acts of commission or omission of any kind by Seaman not in accordance with the Rules, therefore, cannot but invite disciplinary actions. The reasons, therefore, cited by Shri Das for disobedience of lawful orders by superior officers was, therefore, not in accordance with the letter and spirit of the Act & Agreement. During the course of hearing Shri Das categorically never denied the charges brought against him by the Master of the Ship and the log book entries made therein from time to time. I have, therefore, no doubt that he was aware of the log book entries reflecting the conduct and behaviour as those have been quoted as the basis on which he filed a writ petition in the Hon'ble High Court at Calcutta. In terms of Section 194, of the Merchant Shipping Act, 1958, a Seaman lawfully engaged shall be guilty of an offence against discipline if he is guilty of willful disobedience to any lawful command or neglect of duty, continued willful disobedience to lawful commands or willful neglect of duty or combines with any of the crew to disobey lawful commands or to neglect duty, impede the navigation of the Ship or retard the progress of the voyage. The entries in the log book bears testimony to all those. As has already been mentioned above Shri Das was aware of all this and never denied. However, from the entries made in the log books on various occasions in respect of Shri Das; it suffers from some procedural irregularities in as much as on all occasions those have been signed by the Master and the Chief Officer but not by any Seaman (except on one occasion i.e. on 26.4.2003) as enjoined under Section 196 (a) & (b) of the Merchant Shipping Act, 1958.

From the records so available, no concrete evidence could be furnished by the Shipping Corporation of India to the effect that copies of the entries have been supplied to the offender i.e. Shri Das. All these, however, do not dilute the assertion made by Shipping Corporation of India on the indiscipline, misconduct conducted by Shri Das on board. A Seaman on board cannot indulge in any acts of misconduct and disobedience on issues which he is neither empowered to decide nor can cause danger to the lives and properties and prevent other Seaman from carrying out their duties. Relying on the charges labeled against Shri Das which were within his knowledge; I agree that he committed offences of indiscipline, dereliction of duty etc. which fall within the meaning within the meaning of 'misbehaviour' under the Merchant Shipping Act, 1958.

9867 45/2004-5



As for the allegations of Shri Das that he was discharged from service in violation of Section 121 of Merchant Shipping Act before expiration of his article of engagement on the ground that no complaints were lodged against him; forcibly and against his wishes he was signed off at Chennai on 6.6.2003 with the assistance of police. He has squarely placed the blame on the Master of the Ship both at Chennai and Calcutta who failed to discharge their duties so as to ensure that the interest of the Seaman are adequately protected inconsonance with the provisions of the Act.

As already mentioned Shri Das joined on 21.1.2003 in vessel MT Rabindra Nath Tagore as per the revised Articles of Agreement. However, as per Clause 6(iv) of the Articles of Agreement, if in the opinion of the Master continued employment of the Seaman is likely to endanger the vessel or any person on board the agreement may be terminated in relation the individual Seaman.

Let us analyse the circumstances under which he was discharged. Records available indicate that Shri N.C.Das was not only warned; but at the same time requests were made to mend his behaviour time and again. Nevertheless, there was no perceptible improvement in his behaviour.

In the context of the continued actions in the matter of instigating the crew creating problems, disobeying the lawful command of the Master, hampering ship's work, spoliation of peace and harmony on board thereby endangering the vessel and lives of others, the circumstances under which the master was to steer clear vessel was beyond his control and, therefore, he was left with no choice but to sign off Shri Das on disciplinary grounds. As a matter of fact what precipitated the action of discharge of Shri Das by the Master of the Ship was when a joint petition was submitted addressed to the Master of the vessel at Chennai signifying the intention not to do work portending disastrous consequences when the Ship was sailing abroad. Action taken against Shri Das confirm to the provisions of Article of Agreement and also the existing provisions of the Merchant Shipping Act, 1958.

I, therefore, do not find any reason to express views in disagreement or disapprove of the actions taken by the Master in signing off Shri Das in greater interest given the circumstances in which he was placed.

**ORDER**

Hence it is ordered that; in consideration of the age and experience of Shri Narayan Chandra Das, S/Helmsman, CDC No.45352 who has been in the job since 1970 and has sailed on 19 to 20 occasions with no reports of indiscipline, insincerity, defiance of lawful orders of superiors ever been lodged against him. The Shipping Corporation of India is directed to take a lenient view in the matter and not to initiate cancellation of his registration as per registration rules on disciplinary grounds more importantly because of the fact that he was acting at the behest of the Union in order to safeguard the interest of the Seamen as a whole and not for his own self.

The respondent authorities are further directed to take actions debarring Shri Narayan Chandra Das, S/Helmsman, CDC No.45352 from being engaged for a period of 6 months from the date of communication of the order.

K. N. BEHERA, Spl. Secy. & One Person Tribunal